

22660



IN THE U.S. PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Inventor Wolfram ZUMMACK
Patent App. 10/661,359
Filed 12 September 2003 Conf. No. 6764
For AUTOMOBILE SAFETY ACCESSORY, ESPECIALLY A
 SEPARATING NET
Art Unit Not known
Hon. Commissioner of Patents
Box 1450
Alexandria, VA 22313-1450

TRANSMITTAL OF PRIORITY PAPERS

In support of the claim for priority under 35 USC 119,
Applicant herewith encloses a certified copy of each application
listed below:

<u>Number</u>	<u>Filing date</u>	<u>Country</u>
10242510.8	12 September 2002	Germany.

Please acknowledge receipt of the above-listed documents.

Respectfully submitted,
The Firm of Karl F. Ross P.C.


by: Herbert Dubno, 19,752
Attorney for Applicant

15 March 2004
5676 Riverdale Avenue Box 900
Bronx, NY 10471-0900
Cust. No.: 535
Tel: (718) 884-6600
Fax: (718) 601-1099
je

22660

Ser. No. 10/661,354
BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



**Prioritätsbescheinigung über die Einreichung
einer Patentanmeldung**

Aktenzeichen: 102 42 510.8
Anmeldetag: 12. September 2002
Anmelder/Inhaber: Butz-leper Automotive GmbH,
Langenfeld, Rheinland/DE
Bezeichnung: Kfz-Sicherheitseinrichtung, insbesondere Trennnetz
IPC: B 60 R, B 60 P

**Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ur-
sprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.**

München, den 18. September 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Wallner', written over the text 'Im Auftrag'.

Wallner

Patentanwälte

Dipl.-Ing. Harald Ostriga*

Dipl.-Ing. Bernd Sonnet*

Dipl.-Ing. Jochen-Peter Wirths

* Zugelassen beim Europäischen Patentamt

Telefon (02 02) 2 59 06 -0

Telefax (02 02) 2 59 06 10

e-mail: mail@osw-pat.de

Hausanschrift:

Stresemannstr. 6-8

42275 Wuppertal-Barmen

Ostriga, Sonnet & Wirths · Postfach 20 16 53 · D-42216 Wuppertal

R/bb

5

Anmelderin:

Butz-leper Automotive GmbH

Kronprinzstr. 47-49

10

40764 Langenfeld

Bezeichnung
der Erfindung:

Kfz-Sicherheitseinrichtung, insbesondere
Trennnetz

15

20 Die Erfindung betrifft eine Kfz-Sicherheitseinrichtung, insbesondere
ein Kfz-Trennnetz, gemäß dem Oberbegriff des Anspruches 1.

25 Bekannte Kfz-Trennnetze weisen üblicherweise eine untere und
eine obere Haltestange auf, zwischen denen sich eine netzartige
Werkstoffbahn befindet. Das Trennnetz kann zwischen einer
eingefahrenen Ruhelage, in der das Netz auf einer mit einer
Rückstellkraft in Einfahrrichtung federbelasteten Wickelwelle innerhalb
eines Gehäuses komprimiert aufbewahrt wird, und einer ausgezogenen
Arbeitsposition verlagert werden. In der Arbeitsposition verschließt das
30 Netz die in einem Kfz zwischen dem oberen Rand der Kfz-Fondlehne und
dem Dachhimmel verbleibende Öffnung. Die Erfindung bezieht sich dabei
nicht nur ausschließlich auf Kfz-Trennnetze, sondern kann auch
Verwendung beispielsweise bei Kfz-Laderaumabdeckungen etc. finden.

Die bekannten Kfz-Trennnetze dienen dazu, im Falle starker Beschleunigungen des Kfz, wie sie beispielsweise im Falle eines Crashes auftreten, zu verhindern, dass die in einem Laderaum des Kfz befindlichen Gegenstände in die Fahrgastzelle hineingeschleudert werden. Die obere Haltestange wird beim Stand der Technik in fahrzeugseitige Befestigungen eingehängt. Hierzu sind an der Haltestange Befestigungselemente vorgesehen, die beispielsweise sich pilzartig erweiternde Endstücke zur Anbringung in fahrzeugseitigen Aufnahmenuten vorsehen.

Die im Falle eines Crashes auftretenden Kräfte sind verständlicherweise enorm, so dass verhindert werden muss, dass sich die Haltestangen übermäßig stark durchbiegen und das Trennnetz seine Sicherheitsfunktion verliert. Gleichmaßen soll natürlich auch verhindert werden, dass die Haltestangen brechen oder reißen. Es soll gegebenenfalls auch verhindert werden, daß die gesamte Energie auf die fahrzeugseitigen Befestigungsstellen übertragen wird. Im Stand der Technik sind bereits verschiedene Versuche vorgenommen worden, dem Trennnetz energieverzehrende Mittel zuzuordnen. Eine besondere Problematik besteht dabei darin, dass die Zugstange zwangsläufig ein rohrförmiger, hohler Körper ist, in dem Befestigungselemente oder zumindest ein mit dem Befestigungselement verbundener Träger axial verschieblich aufgenommen wird, so dass schon bereits aufgrund des geringen zur Verfügung stehenden Raumes die Anordnung energieverzehrender Elemente besondere Probleme bereitet.

In der DE 40 10 209 A1 wird vorgeschlagen, energieverzehrende Mittel an der Haltestange eines Trennnetzes durch Einschnürung des rohrförmigen Körpers bereitzustellen, wobei ein sich konisch nach innen erweiterndes Endstück vorgesehen ist, welches die sickenartigen Einprägungen des Rohres im Crashfall verformt. Problematisch sind hier Fertigungs- und Montagetoleranzen der Sickenprägung, da die exakten Verformungskräfte und deren Weiterleitung unmittelbar von den

Toleranzen abhängen. Außerdem ist es grundsätzlich nachteilig, wenn das Halterohr der Zugstange, also der rohrförmige Körper, selbst verformt wird, weil hierdurch die Gefahr einer Überbeanspruchung des Rohres, gegebenenfalls auch eines Brechens des Rohres im Crashfalle durch Schwächung des Rohres, nämlich durch Verringerung der Knicksteifigkeit, noch erhöht wird.

Diese Problematik erkennt bereits die EP 0 649 778 B1, die zur Verbesserung der energieverzehrenden Mittel einen gesonderten Deformationskörper vorschlägt, der entweder Bestandteil eines Einsatzstückes oder, gemäß dem Ausführungsbeispiel der Figuren 8 und 9, ein zylindrisches, gesondertes Rohr sein kann. Der Halter weist hier an seinem inneren Ende zwei sich diametral gegenüberliegende radiale Fortsätze auf, die durch Einprägen des Schaftes entstanden sind. Der über die Außenumfangsfläche des Schaftes vorstehende Teil besitzt etwa halbkreisförmige Gestalt. Die beiden radialen Vorsprünge bilden gleichzeitig die Anschlagglieder, die verhindern, dass das Halteglied aus der Zugstange herausfällt. Im Falle eines Crashes beginnen die radialen Fortsätze sich zunehmend einen Weg durch den Deformationskörper zu bahnen, in dem sie sich in die Wand des kegeligen Bohrungsabschnitts eingraben. Die Situation im Falle eines Crashes, also das Hindurchgleiten der radialen Vorsprünge durch den Deformationskörper hindurch, ist in den Figuren 7 und 9 dargestellt. Der Deformationskörper stützt sich bei sämtlichen Ausführungsbeispielen der EP 0 649 778 B1 an einem gesonderten Bauelement in Form eines Stahlringes ab.

Der Erfindung liegt ausgehend von dem zuletzt geschilderten Stand der Technik zugrunde, die bekannte Kfz-Sicherheitseinrichtung derart weiterzubilden, dass bei verbesserter Energieverzehung eine vereinfachter Bauweise möglich wird.

Die Erfindung löst diese Aufgabe mit den Merkmalen des Anspruches 1, und ist demgemäß dadurch gekennzeichnet, dass der

Träger ein verdicktes Ende mit einer gegenüber einer ersten Querschnittsfläche des Axialabschnittes stark vergrößerten zweiten Querschnittsfläche aufweist, dass im Crashfall die Einschnürung mittelbar oder unmittelbar ein Widerlager für den Deformationskörper bereitstellt, und dass das verdickte Ende Schubflächen für eine Schub-Deformation des Deformationskörpers aufweist.

Ein wesentliches Merkmal der Erfindung ist zunächst das Vorsehen eines verdickten Endes des Trägers, an dem Schubflächen für eine Schub-Deformation des Deformationskörpers vorgesehen sind. Das verdickte Ende weist eine Querschnittsfläche auf, die gegenüber der Querschnittsfläche des Axialabschnittes deutlich vergrößert ist, so dass sich beispielsweise eine im wesentlichen T-förmige Erweiterung des Axialabschnittes zu dem verdickten Ende hin ergibt. Aufgrund dieser Erweiterung mit damit einhergehender deutlicher Vergrößerung der Querschnittsfläche können Schubflächen bereitgestellt werden, die den Deformationskörper in gewisser Weise axial stauchen können, und auf diese Weise für eine Schub-Deformation sorgen.

Während der Stand der Technik durch das Vorsehen der verhältnismäßig klein ausgelegten radialen Vorsprünge, die aus dem Material des Trägers herausgearbeitet sind, erreicht, dass die radialen Vorsprünge den Deformationskörper radial nach außen erweitern und auf diese Weise katzenkrallenartig für eine Umwandlung der im Crashfall auftretenden kinetischen Energie des Trägers in Reibungsenergie sorgen, wird mit der erfindungsgemäßen Lösung dafür gesorgt, dass sich der Deformationskörper als Ganzes verformt. Durch das Bereitstellen verhältnismäßig großflächiger Schubflächen, die an dem verdickten Ende des Trägers angeordnet sind, findet im Crashfall eine axiale Stauchung des Deformationskörpers statt, die für eine optimale Kraftweiterleitung innerhalb des Deformationskörpers und damit für eine optimale Umwandlung der kinetischen Energie in Verformungsenergie sorgt. Den Verformungsprozess kann man sich vorstellen derart, dass aufgrund der

großen, wirkenden Kräfte sich der Deformationskörper wie eine sehr zähflüssige Flüssigkeit verhält und in vorgesehene Ausweichräume hineinfließt. Im Laufe des gesamten Verformungsvorgangs – angenommen, dass im Crashfall die kinetische Energie des Trägers derart hoch ist, dass der Deformationskörper vollständig verformt wird – fließen dabei Werkstoffbereiche des Deformationskörpers entlang unterschiedlicher Richtungen. So können beispielsweise Ausweichräume nach Art von Schwächungszonen in Form von axialen Nuten am Deformationskörper vorgesehen sein, in die Werkstoffbereiche des Deformationskörpers hineingepresst werden, während der Deformationskörper axial gestaucht wird.

Der Deformationskörper verändert auf diese Weise seine geometrische Struktur völlig und fließt nicht nur an dem verdickten Ende des Trägers vorbei, sondern quetscht sich auch durch den Bereich des rohrförmigen Körpers nahe der Einschnürung hindurch, der nicht eingeschnürt ist. Die Verformungen sind durch die Anordnung großflächiger Schubflächen in Verbindung mit der Anordnung von Ausweichräumen, Schwächungszonen und/oder Rippen am Deformationskörper auf einfache Weise vorhersehbar. Insgesamt wird aufgrund der Tatsache, dass sich der Deformationskörper zugleich als Ganzes verformt, erreicht, dass ein hoher Anteil der kinetischen Energie in Verformungsenergie umgewandelt wird und auf diese Weise absorbiert wird.

Während zu Beginn der Crashsituation ein axiales, äußeres Ende des Deformationskörpers im Bereich der Einschnürung an dieser anliegt, drängt dieses bei einer fortwährenden Verlagerung des Trägers relativ zu der feststehenden Einschnürung nach außen das Kunststoffmaterial im Bereich der Einschnürung radial nach außen. Das verdickte Ende zerquetscht dabei den Deformationskörper zwischen sich und der Einschnürung, wobei der Deformationskörper in die vorhandenen Ausweichräume hineinfließt.

Der Deformationskörper kann dabei in axialer Hinsicht beliebig lang ausgebildet sein und auf diese Weise auch sehr große kinetische Energien absorbieren.

5

Die erfindungsgemäße Lösung sieht darüber hinaus vor, dass der Deformationskörper fest an einem Axialabschnitt des Trägers angeordnet ist. Um ein verdicktes Ende mit ausreichend großen Schubflächen bereitzustellen, die sich als Vergrößerung der Querschnittsfläche ausgehend vom Axialabschnitt hin zu dem verdickten Ende darstellen, ist erfindungsgemäß vorgesehen, dass der Deformationskörper an dem Axialabschnitt unmittelbar befestigt wird. Beispielsweise ist es in besonders vorteilhafter Weise vorgesehen, den Deformationskörper als Umspritzung des Axialabschnittes auszubilden. Es kann aber auch
10
15
vorgesehen sein, den Deformationskörper mehrteilig, aus mehreren Bauteilen bestehend, auszubilden und diese unter Umgreifen des Axialabschnittes beispielsweise clipsend aneinander zu befestigen.

20

Das Prinzip der Erfindung besteht außerdem darin, dass sich der Deformationskörper nicht zwingend an einem gesonderten Bauelement abstützen muss, sondern an der durch eine Sickenverprägung des rohrförmigen Körpers gebildeten Einschnürung abstützen kann. Auf diese Weise kann die Zahl der Einzelteile reduziert werden, was eine preiswertere Herstellung und eine einfachere Montage ermöglicht.

25

30

Die erfindungsgemäße Ausgestaltung des Deformationskörpers derart, dass dieser durch eine Schubdeformation verformbar ist, sorgt nämlich dafür, dass der Körper ohne weiteres zerfließen kann und das von der sickenartigen Einprägung bereitgestellte Widerlager grundsätzlich den Deformationskräften standhält. Vorteilhafterweise ist dabei die Einschnürung derart gewählt, dass im Bereich der Einschnürung Freiräume zwischen der Außenmantelfläche des Trägers und der Innenmantelfläche des Rohres bestehen, mit anderen Worten die

Einschnürung noch gewisse Ausweichräume bereitstellt. Durch diese zusätzlichen Ausweichräume wird auch ein Teil des Deformationskörpers im Crashfall hindurchfließen.

5 Gemäß einer vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung ist der Axialabschnitt mit dem verdickten Ende einstückig-stoffschlüssig verbunden. Dies bietet die Möglichkeit einer besonders stabilen Ausgestaltung.

10 Gemäß einer weiteren vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung erweitert sich der Querschnitt des Trägers von dem Axialabschnitt hin zu dem verdickten Ende im wesentlichen T-förmig. Bei dieser Ausgestaltung der Erfindung liegen die Schubflächen vorzugsweise an den beiden Seitenschenkeln des Querbalkens des großen T, was für eine besonders
15 gute Kraftverteilung sorgt. Beispielsweise besteht die Möglichkeit, den Axialabschnitt im Querschnitt quadratisch und das verdickte Ende im Querschnitt rechteckig auszubilden. Alternativ kann vorgesehen sein, den Axialabschnitt im Querschnitt rechteckig und das verdickte Ende im Querschnitt kreisförmig auszubilden. Zugleich wird mit den
20 vorgeschlagenen Querschnittsformen auch eine Verdrehsicherung des Trägers innerhalb des rohrförmigen Körpers erreicht.

25 Gemäß einer weiteren vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung findet im Crashfall eine Verformung des Deformationskörpers im wesentlichen über seine gesamte axiale Länge statt. Bei dieser Ausgestaltung der Erfindung wird eine optimale Kraftverteilung im Crashfalle erreicht, da die Schubflächen die einwirkenden Kräfte über das gesamte Volumen des Deformationskörpers verteilen. Im Gegensatz zu dem Stand der Technik, von dem die Erfindung ausgeht, wird nicht nur
30 im Bereich der konischen Erweiterung des verdickten Endes eine Verformung des Deformationskörpers radial nach außen erreicht, sich die radialen Vorsprünge an der Innenwand und des Deformationskörpers entlanggraben, sondern es wird im Crashfall ein wesentlicher Teil des

gesamten Volumens des Deformationskörpers vor den Schubflächen hergeschoben und dabei mehrfach verformt.

5 Gemäß einer weiteren vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung ist der Deformationskörper von einer Umspritzung des Axialabschnittes gebildet. Auf diese Weise wird eine besonders einfache Bauweise des Halters und des Deformationskörpers erreicht, da diese vormontiert, zu einer Einheit zusammengefasst, in dem rohrförmigen Körper zur Montage eingesetzt werden können.

10 Gemäß einer weiteren vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung ist vorgesehen, dass an dem Träger Präge-Widerlagerflächen belassen sind. Das Vorsehen von Präge-Widerlagerflächen bietet den Vorteil, dass die Anordnung der Einschnürung durch Anbringung einer Sicke in dem
15 rohrförmigen Körper auf besonders einfache Weise durchführbar ist, wobei der vorzugsweise aus Stahl bestehende Träger geeignete Widerlagerflächen für diesen Prägevorgang bereitstellt. Vorzugsweise sind die Präge-Widerlagerflächen unmittelbar von einer Außenseite des Trägers gebildet, so dass diese nicht von einer Kunststoff-Umspritzung
20 mit überdeckt sind und während des Anbringens der Sicke eine Beschädigung des Deformationskörpers vollständig ausgeschlossen wird.

25 Gemäß einer weiteren vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung besteht der Deformationskörper aus wenigstens zwei Bauteilen. Bei dieser Ausführungsform, die insbesondere vorsieht, dass zwei schalenförmige Bauteile vorgesehen sind, die aneinander durch Clipse befestigbar sind und den Axialabschnitt auf diese Weise umgreifen, besteht der Vorteil, dass der Deformationskörper auf besonders einfache
30 Weise hergestellt und an dem Axialabschnitt befestigbar ist.

Sowohl die Anordnung eines Deformationskörpers durch Bildung einer Umspritzung als auch ein aus mehreren, gegebenenfalls

zusammenclipsbaren Bauteilen bestehender Deformationskörper erleichtern die Handhabung des zu einer Einheit zusammengefassten Funktionselementes von Deformationskörper und Träger.

5 Gemäß einer weiteren vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung weist der Deformationskörper wenigstens eine Rippe auf, die sich insbesondere im wesentlichen über die gesamte Länge des Axialabschnittes erstreckt. Das Vorsehen wenigstens einer axialen Rippe an dem Deformationskörper sorgt für ein sehr genau definierbares zu verformbares Volumen des Deformationskörpers im Crashfall. Das Anbringen einer Rippe sorgt zugleich dafür, dass auch wenigstens ein zweiter Ausweichraum für Werkstoffbereiche des Informationskörpers im Crashfall vorgesehen sind. Die neben der axialen Rippe zwangsläufig vorgesehenen seitlichen Freiräume stellen Ausweichräume durch 10 Ausbildung von Schwächungszonen zur Verfügung, in die Werkstoffbereiche der Rippe bei Verformung und axialer Stauchung des Deformationskörpers hineinfließen können.

15

20 Gemäß einer weiteren vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung ist ein zweiter Ausweichraum durch Anordnung von zumindest einer axial verlaufenden Nut an dem Deformationskörper vorgesehen. Die Anbindung von derartigen Nuten stellt in ihrer Größe sehr genau definierte Ausweichräume bereit, die im Falle einer Verformung des Deformationskörpers die verdrängten Werkstoffbereiche des 25 Deformationskörpers aufnehmen können.

30 Gemäß einer besonders vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung entspricht die Querschnittsfläche des verdickten Endes wenigstens dem 1,3-fachen der Querschnittsfläche des Axialabschnittes. Etwa ab diesem Verhältnis von Querschnittsfläche des verdickten Endes zur Querschnittsfläche des Axialabschnittes werden genügend große Schubflächen bereitgestellt, die für eine Schub-Deformation des Deformationskörpers sorgen können. Bei einer optimalen Ausgestaltung

der Erfindung entspricht die Querschnittsfläche des verdickten Endes ungefähr dem Doppelten der Querschnittsfläche des Axialabschnittes. Selbstverständlich kann durch Veränderung des Verhältnisses zwischen Querschnittsfläche des verdickten Endes und der Querschnittsfläche des Axialabschnittes bzw. in entsprechender Weise durch eine axiale Verlängerung oder Verkürzung des Deformationskörpers in Verbindung mit der Anbringung in ihrer Größe im Querschnitt wählbarer Rippen oder Nuten für eine optimale Umwandlung der kinetischen Energie des Trägers in Verformungsenergie gesorgt werden.

Weitere Vorteile der Erfindung ergeben sich aus den nicht zitierten Unteransprüchen sowie aus der nun folgenden Beschreibung mehrerer in Zeichnungen dargestellter Ausführungsbeispiele. In den Figuren zeigen:

Fig. 1 schematisch in Ansicht ein Befestigungselement und ein Federelement einer Haltestange eines Kfz-Trennnetzes,

Fig. 2 schematisch, in teilgeschnittener Ansicht die Anordnung aus Fig. 1 etwa gemäß Ansichtspfeil II mit angedeutetem Haltestangenrohr,

Fig. 3 die Anordnung gemäß Fig. 1 in teilgeschnittener, schematischer Ansicht etwa entlang Schnittlinie III – III,

Fig. 4 einen Querschnitt durch die Anordnung etwa entlang Schnittlinie IV – IV in Fig. 3,

Fig. 5 einen Querschnitt durch die Anordnung etwa entlang Schnittlinie V – V in Fig. 3,

Fig. 6 ein zweites Ausführungsbeispiel der Erfindung etwa in einer Darstellung gemäß Fig. 3,

Fig. 7 einen Schnitt durch die Anordnung gemäß Fig. 6 etwa entlang Schnittlinie VII – VII,

5 Fig. 8 eine Schnittdarstellung etwa entlang Schnittlinie VIII – VIII in Fig. 6, und

Fig. 9 ein drittes Ausführungsbeispiel in einer Darstellung gemäß Fig. 3.

Das in seiner Gesamtheit in den Figuren mit 10 bezeichnete Trennnetz ist in den Figuren nicht dargestellt, kann aber beispielsweise dem in Fig. 1 der EP 0 649 778 B1 dargestellten Trennnetz entsprechend ausgestaltet sein. Eine nicht dargestellte untere Haltestange ist beispielsweise in einem Gehäuse angeordnet, welches an einer Kfz-Fondlehne befestigt sein kann und eine obere Haltestange 11 dient als
15 Auszugselement, also als Auszugsstange, und wird an ebenfalls nicht dargestellten kfz-seitigen Befestigungsanordnungen angebracht. Fig. 3 zeigt einen abgebrochen rohrförmigen Körper 12, der die Zugstange 11 ausbildet. Dargestellt ist nur der bezogen auf das Kfz, seitlich äußere Bereich, so dass sich ein Betrachter der Figuren 1 bis 3 sowie 6 die Haltestange bezüglich der Figuren nach links weitergehend vorstellen muss. Dargestellt ist jeweils nur derjenige Bereich der Haltestange 11,
20 der einen Halter 13 axial verschieblich entlang dem Doppelpfeil y (also quer zur Fahrtrichtung x des Kfz) aufnimmt.

Beim Ausführungsbeispiel gemäß Fig. 1, welches der Übersichtlichkeit halber das Rohr 12 nicht zeigt, ist der Halter 13 im wesentlichen axial langgestreckt ausgebildet und erstreckt sich etwa von dem mit dem Bezugszeichen 17 bezeichneten, inneren Ende bis zu einem pilzkopfartig verbreiterten Ende 14. Das pilzkopfartige Ende 14 dient beispielsweise der Aufnahme in nicht dargestellten fahrzeugseitigen
30 Aufnahmenuten, die hinterschnitten sind und im Bereich der C-Säule oder des Dachhimmels des Kfz angeordnet sein können. Die

Ausgestaltung des Befestigungselementes 14 ist hinsichtlich seiner Geometrie selbstverständlich frei wählbar.

5 Um die nicht dargestellten fahrzeugseitigen Befestigungsöffnungen für das Befestigungselement 14 ohne weiteres erreichen zu können, und auch um fahrzeugseitige Toleranzen ausgleichen zu können, ist der Halter 13 innerhalb des Rohres 12 axial über einen gewissen Bereich verschieblich, federbelastet, aufgenommen. Um ein Lösen des Halters 13 von dem Rohr 12 zu verhindern, wird zunächst auf eine sickenartige Einprägung 16 hingewiesen, die unmittelbar an dem Rohr 12 vorgenommen wird, nachdem der Halter – genügend tief – in den Innenraum des Rohres 12 hinein eingeführt worden ist. Das innere, verdickte Ende 17 des Trägers 15 für das Befestigungselement 14 ist dabei einwärts der Einschnürung 16 angeordnet, so dass die 15 Einschnürung 16 einen Formschluss gewährleisten würde.

Beim Ausführungsbeispiel ist der Träger 15 einstückig-stoffschlüssig mit dem Befestigungselement 14 verbunden, was jedoch nicht zwingend der Fall sein muss. Bei dem Ausführungsbeispiel besteht der Träger 15 aus einem einstückigen massiven Bauteil aus Stahl. Der Träger 15 weist 20 dabei eine erste Verdickung 17 (inneres, verdicktes Ende 17) und eine äußere Verdickung 18 (äußeres Ende 18) auf, wobei die sickenartige Einschnürung 16 zwischen den beiden Enden 17, 18 liegt.

25 Die axiale Verschieblichkeit des Trägers 15 innerhalb des Rohres 12 wird hinsichtlich einer Einwärts-Bewegung durch den abgekröpften Bereich 35 begrenzt, also durch ein Anschlagen des abgekröpften Bereiches 35 an der Mündungsseite des Rohres 12. Gleichermaßen wird das Einwärtsfahren des Trägers 15 auch durch das Anschlagen des 30 äußeren Endes 18 an der Einschnürung 16 mit begrenzt. Ein Ausfahren des Trägers 15 für den Halter 13 wird bei normalen Belastungen, also nicht im Crashfall, durch ein Anschlagen eines konischen Abschnittes 33

eines Deformationskörpers 29 an die sickenartige Einschnürung 16 begrenzt.

5 Ein Federelement 19 ist zwischen dem inneren Ende 17 des Trägers 15 und einer Abstützung 20 für das Federelement 19 positioniert. Die Abstützung 20 ist dabei beispielsweise als Splint angeordnet und unmittelbar an dem Rohr 12 befestigt.

10 Der aus Stahl bestehende Träger 15 ist von einer Umspritzung aus Kunststoff umgeben, die einen ersten Abschnitt 21 aufweist, der den Deformationskörper 29 bildet und einen Axialabschnitt 27 des Trägers 15 umgreift. Die Umspritzung 21 erstreckt sich darüber hinaus entlang einem zweiten Umspritzungsabschnitt 22, der jedoch einen geringeren radialen Durchmesser aufweist und nicht Bestandteil des
15 Deformationskörpers 29 ist. Nach einer Unterbrechung schließt sich bezüglich Fig. 3 darüber hinaus ein dritter Abschnitt 23 einer Umspritzung an, die schließlich in eine buchsenartige Ummantelung 24 des äußeren Endes 18 des Trägers 15 mündet.

20 Die Umspritzung ist beispielsweise aus Polyamid, gegebenenfalls kurzfaserverstärkt, aus GFK-verstärktem Kunststoff oder aus einem Elastomer gebildet.

25 Der Träger 15 ist hinsichtlich seiner gesamten axialen, innerhalb des Innenraumes des Rohres 12 gemäß Fig. 3 angeordneten Länge umspritzt, wobei lediglich Präge-Widerlagerflächen 25 belassen sind. Die Präge-Widerlagerflächen 25 sind einander gegenüberliegend angeordnet und dienen einer besonders einfachen Anbringung der Sicke 16. Hierzu muss der Halter 15 lediglich derartig weit in das Rohr 12 eingeschoben
30 werden, dass die Widerlagerflächen 25 axial dort positioniert werden, wo durch Sickeneinprägung die Einschnürung 16 erzeugt werden soll. Besondere Hilfsmittel müssen bei dem Verformungsvorgang dabei nicht vorgenommen werden, wobei der aus Stahl bestehende Träger 15 ein

hinreichendes Widerlager für die Verformungskräfte beim Erzeugen der Sicke 16 bereitstellt und die Fertigungstoleranzen somit auf einfache Weise handhabbar sind.

5 Der Träger 15 ist im Bereich der Präge-Widerlagerflächen 25 darüber hinaus, wie Fig. 3 erkennen lässt, geringfügig dicker ausgebildet als in seinen benachbarten Bereichen, die von der Umspritzung 21, 22 und 23 umgeben sind. Auf diese Weise wird die Außenseite des Trägers über einen sehr großen axialen Abschnitt insgesamt bündig ausgebildet.

10 Im Folgenden soll der von dem Umspritzungsabschnitt 21 gebildete Deformationskörper 29 im Detail beschrieben werden:

15 Gemäß Fig. 4 ist der Deformationskörper 29 vorzugsweise entlang dem gesamten Axialabschnitt 27 des Trägers 15 gleich ausgebildet, so dass sich eine Querschnittsansicht gemäß Fig. 4 ergibt. Es wird deutlich, dass der Träger 15 im Bereich des Axialabschnittes 27 einen quadratischen Querschnitt aufweist, und nahezu vollständig von Kunststoffmaterial umgeben ist. Zwei axiale Nuten 30 sind radial nach
20 innen zurückspringend vorgesehen und stellen auf diese Weise einen Ausweichraum 32b nach Art einer Schwächungszone für die Kunststoffmasse bereit. Durch das Vorsehen der axialen Nuten 30 sind an den Randbereichen der Nuten 30 entsprechende rippenartige Vorsprünge 31 gebildet.

25 Zwischen der Außenmantelfläche des Deformationskörpers 29 und der Innenmantelfläche des Rohres 12 befindet sich gemäß Fig. 4 ein weiterer radialer Ausweichraum 32a.

30 Fig. 5 zeigt einen Querschnitt durch das innere verdickte Ende 17 des Trägers 15. Im Vergleich zur Fig. 4 wird bereits deutlich, dass die Querschnittsfläche 28 des verdeckten Endes 17 deutlich größer ist als die Querschnittsfläche 26 des Trägers 15 im Bereich des

Axialabschnittes 27. Im Gegensatz zu dem Stand der Technik findet auf diese Weise eine tatsächliche Querschnittserweiterung statt, und nicht nur eine Vergrößerung der Hüllkurven des Axialabschnittes relativ zu dem verdickten Ende.

5

Die Differenzflächen, also die den Querschnitt vergrößernden Flächen stellen Schubflächen 34 bereit, deren Funktion im Folgenden erläutert wird:

10

15

20

25

30

Der Deformationskörper liegt im Crashfall zunächst mit dem Konusabschnitt 33, der ebenfalls Bestandteil der Umspritzung ist, an der Sicke 16 an. Wird der Träger 15 bezüglich Fig. 3 nun zunehmend nach rechts aufgrund der großen, im Crashfall auftretenden Kräfte aus dem Rohr 12 herausgezogen, findet eine Verformung des Deformationskörpers 29 derart statt, dass die Schubflächen 34 für eine vollständige Verformung durch axiale Stauchung des Deformationskörpers sorgen. Dabei werden Werkstoffbereiche des Deformationskörpers 29, beispielsweise die Rippen 31, in die dafür vorgesehenen Ausweichräume 32a und 32b hineingedrängt. Der Deformationskörper 29 zerfließt auf diese Weise, wobei die Flussrichtungen des Werkstoffes durch die Ausweichräume gewissermaßen vorgegeben sind, eine Komprimierung stattfinden muss, weil sich die Schubflächen 34 fortwährend der Einschnürung 16 annähern müssen. Schließlich fließen bereits mehrfach verformte und in unterschiedliche Richtungen gedrängte Werkstoffbereiche des Deformationskörpers 29 auch, aber nicht nur durch den Zwischenraum zwischen der Außenmantelfläche des verdickten Endes 17 und der Innenumfangsfläche des Rohres 12 ab, so dass sich die Schubflächen 34 zunehmend an die Einschnürung 16 heranarbeiten können. Gleichermäßen drängt verfließender Kunststoff auch durch im Bereich der sickenartigen Einschnürung 16 belassene Freiräume.

Durch das Vorsehen der Schwächungszonen innerhalb des Deformationskörpers 29, also durch das Vorsehen von Ausweichräumen 32b findet eine Leitung eines Stromes des Kunststoffmaterials des Deformationskörpers 29 in axialer und radialer Weise statt, wobei die
5 Gesamtbewegung eine zusammengesetzte Bewegung ist.

Das Vorsehen von axialen Nuten einer vorbestimmten Breite b und einer Tiefe t, mit anderen Worten also eine sehr genaue Dimensionierung des Ausweichraumes 32b bewirkt dabei eine sehr genau bestimmbare Verformung des Deformationskörpers 29. Gleichmaßen können die Rippen 31 entsprechend ausgestaltet werden.
10

Durch Vorsehen einer bestimmten axialen Länge l des Axialabschnittes 27 und damit einer vorbestimmten Länge von Rippen 31 oder Nuten 30 kann darüber hinaus für eine hervorragende Kraftverteilung während der Verformung des Deformationskörpers 29
15 gesorgt werden und die maximale, aufnehmbare kinetische Energie sehr gut einstellbar gewählt werden.

Die Ausbildung des Deformationskörpers 29 als Umspritzung 21 des Trägers 15 ist dabei nicht nur kostengünstig, sondern erlaubt auch besonders gute Toleranzen, zumal der Deformationskörper 29 auf diese Weise derart ausgelegt werden kann, dass in Verbindung mit den ebenfalls nur geringen Toleranzen unterliegenden Größen der Schubflächen 34 für genau vorherbestimmbare Verhältnisse gesorgt ist,
20 ohne dass es auf zwingend vorhandene Toleranzen beim Einbau des Halters 13, bei der Anbringung der Einschnürung 16 oder bei der Montage des Rohres ankommt.
25

Die zu einer Einheit zusammengefasste Anordnung von Deformationskörper 29 und Halter 15 derart, dass der Deformationskörper 29 in dem Halter 15 unmittelbar befestigt ist, sorgt für eine besonders gute Handhabbarkeit der Toleranzen, da die
30

entscheidenden Flächenverhältnisse, die für eine Kontrollierbarkeit des Verformungsvorgangs wichtig sind, sehr genau vorbestimmt sind und keinen späteren Einbau, und Montagetoleranzen unterliegen.

5 Bei einer alternativen Ausgestaltung gemäß den Figuren 6 bis 8 ist der Deformationskörper 29 für den im wesentlichen unveränderten Träger 15 als zweiteiliges Bauelement ausgebildet. Der Deformationskörper 29' besteht gemäß Fig. 7 aus zwei Halbschalen, die als gesonderte Kunststoff-Spritzgussteile hergestellt werden und z. B. clipsend aneinander befestigt werden können. Die Clips-Befestigungselemente sind nicht gezeigt. Die Trennlinie zwischen den beiden Schalen kann aber beispielsweise entlang der Trennebenen a oder a' erfolgen.

15 Der geometrische Aufbau des Deformationskörpers 29' aus zwei schalenartigen Halbteilen 29a und 29b gemäß Fig. 7 ist zwar geringfügig verändert. Es sind jedoch wiederum radial nach innen vorstehende axiale Rippen 31 und entsprechende Nuten 30 vorgesehen, die sich im wesentlichen über die gesamte axiale Länge l des Axialabschnittes 27 erstrecken.

20 Der Axialabschnitt 27 weist eine hier im wesentlichen rechteckförmige Querschnittsfläche 26 auf, die den Bereich des inneren verdickten Endes 17 zu einer im wesentlichen kreisförmigen Querschnittsfläche 28 erweitert. Die Schubflächen 34 vergrößern die Querschnittsfläche 28 auf diese Weise wiederum deutlich gegenüber der Querschnittsfläche 26.

25 Fig. 9 zeigt schematisch ein drittes Ausführungsbeispiel der erfindungsgemäßen Anordnung eines Deformationskörpers 29 innerhalb eines Rohres 12 einer Haltestange 11 eines Trennnetzes 10. Das dritte Ausführungsbeispiel entspricht nahezu identisch dem Ausführungsbeispiel der Fig. 3, wobei die Anordnung des

Federelementes 19' beim Ausführungsbeispiel der Fig. 9 geringfügig verändert wurde.

5 Beim Ausführungsbeispiel der Fig. 9 ist der Träger 15 des Halters 13 nach innen, also bezüglich Fig. 9 nach links, geringfügig verlängert und führt zu einem Schaft 36. Das Federelement 19' ist zwischen zwei Ringscheiben 37a und 37b angeordnet, die beide von dem Schaft 36 durchgriffen werden. Eine zusätzliche Einschnürung 16', die ebenfalls als Sickenprägung vorgenommen worden ist, jedoch eine deutlich geringere
10 Tiefe als die Sickenprägung 16 aufweist, sorgt für einen losen Halt des Ringkörpers 37b. Die zweite Ringscheibe 37a ist lose innerhalb des Rohres 12 verschieblich.

15 Die Feder 19' gemäß dem Ausführungsbeispiel der Fig. 9 wirkt als Druckfeder und sorgt dafür, dass der Halter 13 ständig nach innen vorgespannt ist. Das Federelement 19' stützt sich somit mit seinem rechten Ende in der Ringscheibe 37b als Widerlager ab.

20 Beim Ausführungsbeispiel der Fig. 3 ist das Federelement 19 ebenfalls als Druckfeder ausgebildet und sorgt ständig dafür, dass der Träger 15 und auch das Befestigungselement 14 nach außen hin vorgespannt ist.

25 Die Vorspannrichtung, also eine Vorspannung nach außen oder nach innen, ist beliebig wählbar. Gleichermaßen kann eine Druckfeder durch eine Zugfeder selbstverständlich wahlweise ausgetauscht werden.

A n s p r ü c h e

1. Kfz-Sicherheitseinrichtung (10), insbesondere Trennnetz,
5 mit einem Auszugselement (11), wie Zugstange, Endboard od. dgl.,
welches zumindest einen Abschnitt eines rohrförmigen, mit wenigstens
einer Einschnürung (16) versehenen Körpers (12) aufweist, in dem axial
verschieblich ein Träger (15) für ein Befestigungselement (14) zur
10 fahrzeugseitigen Anbringung angeordnet ist, wobei ein
Deformationskörper (29, 29') zur Aufnahme kinetischer Energie im Falle
höchster Belastungen (Crashfall) fest an einem Axialabschnitt (27) des
Trägers (15) angeordnet und mit diesem bewegungseinheitlich gekoppelt
ist, dadurch gekennzeichnet, dass der Träger (15) ein verdicktes Ende
15 (17) mit einer gegenüber einer ersten Querschnittsfläche (26) des
Axialabschnittes stark vergrößerten zweiten Querschnittsfläche (28)
aufweist, dass im Crashfall die Einschnürung (16) mittelbar oder
unmittelbar ein Widerlager für den Deformationskörper (29, 29')
bereitstellt, und dass das verdickte Ende (17) Schubflächen (34) für eine
Schub-Deformation des Deformationskörpers (29, 29') aufweist.

20

2. Kfz-Sicherheitseinrichtung nach Anspruch 1, dadurch
gekennzeichnet, dass der Axialabschnitt (27) mit dem verdickten Ende
25 (17) einstückig-stoffschlüssig verbunden ist.

30

3. Kfz-Sicherheitseinrichtung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch
gekennzeichnet, dass sich der Querschnitt des Trägers (15) von dem
Axialabschnitt (27) hin zu dem verdickten Ende (17) im wesentlichen T-
förmig erweitert.

30

4. Kfz-Sicherheitseinrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis
3, dadurch gekennzeichnet, dass im Crashfall eine Verformung des
Deformationskörpers (29, 29') im wesentlichen über seine gesamte axiale
Länge (l) stattfindet.

5. Kfz-Sicherheitseinrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass die Schubflächen (34) im Crashfall den Deformationskörper wenigstens partiell axial stauchen.

5

6. Kfz-Sicherheitseinrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass der Deformationskörper von einer Umspritzung (21) des Axialabschnittes gebildet ist.

10

7. Kfz-Sicherheitseinrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass der Deformationskörper (29') aus wenigstens zwei Bauteilen (29a, 29b) besteht.

15

8. Kfz-Sicherheitseinrichtung nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, dass die Bauteile (29a, 29b) im wesentlichen schalenförmig ausgebildet sind und unter Umgreifung des Axialabschnittes (27) unmittelbar aneinander befestigbar sind.

20

9. Kfz-Sicherheitseinrichtung nach Anspruch 7 oder 8, dadurch gekennzeichnet, dass die Bauteile aneinander clipsbar sind.

25

10. Kfz-Sicherheitseinrichtung nach einem der vorangegangenen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass an dem Träger (15) Präge-Widerlagerflächen (25) belassen sind.

30

11. Kfz-Sicherheitseinrichtung nach einem der vorangegangenen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Träger (15) aus Metall, insbesondere aus Stahl, und der Deformationskörper (29, 29') aus Kunststoff besteht.

12. Kfz-Sicherheitseinrichtung nach einem der vorangegangenen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass dem

Deformationskörper wenigstens ein Ausweichraum (32a, 32b) zugeordnet ist.

5 13. Kfz-Sicherheitseinrichtung nach Anspruch 12, dadurch gekennzeichnet, dass ein erster Ausweichraum (32a) zwischen der Außenmantelfläche des Deformationskörpers (29, 29') und der Innenmantelfläche des rohrförmigen Körpers (12) angeordnet ist.

10 14. Kfz-Sicherheitseinrichtung nach einem der vorangegangenen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Deformationskörper wenigstens eine Rippe (31) aufweist, die sich insbesondere im wesentlichen über die gesamte Länge (l) des Axialabschnitts (27) erstreckt.

15 15. Kfz-Sicherheitseinrichtung nach einem der vorangegangenen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass wenigstens ein zweiter Ausweichraum (32b), insbesondere nach Art einer Schwächungszone, durch Anordnung von zumindest einer axial verlaufenden Nut (30) an dem Deformationskörper (29, 29') vorgesehen ist.

20 16. Kfz-Sicherheitseinrichtung nach einem der vorangegangenen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Querschnittsfläche (28) des verdickten Endes (17) wenigstens dem 1,3-fachen der Querschnittsfläche (26) des Axialabschnittes (27) entspricht.

25 17. Kfz-Sicherheitseinrichtung nach einem der vorangegangenen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Querschnittsfläche (28) des verdickten Endes (17) ungefähr dem 2-fachen der Querschnittsfläche (26) des Axialabschnittes (27) entspricht.

30

Zusammenfassung

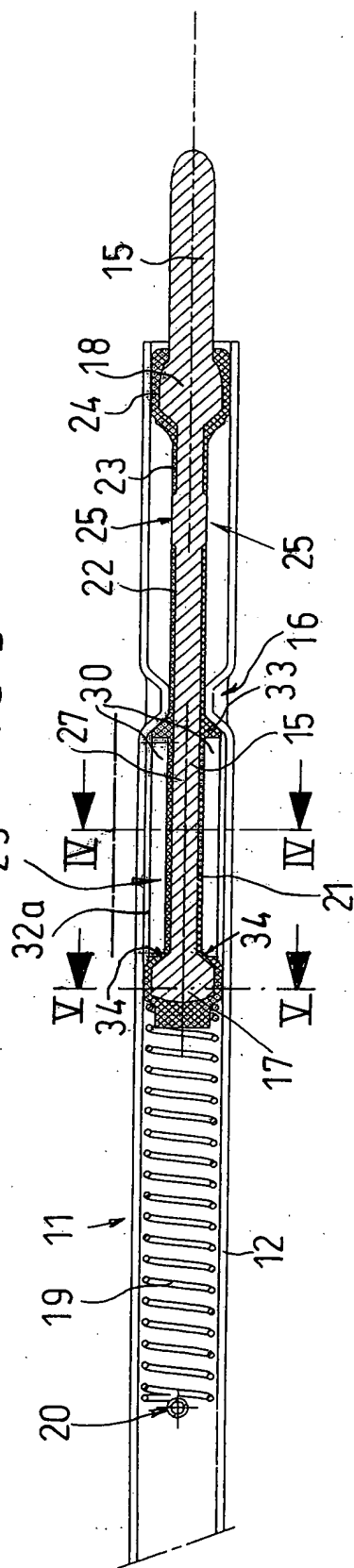
5 Beschrieben und dargestellt ist eine Sicherheitseinrichtung (10), insbesondere Trennnetz, mit einem Auszugselement (11), wie Zugstange, Endboard od. dgl., welches zumindest einen Abschnitt eines rohrförmigen, mit wenigstens einer Einschnürung (16) versehenen Körpers (12) aufweist, in dem axial verschieblich ein Träger (15) für ein Befestigungselement (14) zur fahrzeugseitigen Anbringung angeordnet ist, wobei ein Deformationskörper (29, 29') zur Aufnahme kinetischer Energie im Falle höchster Belastungen (Crashfall) fest an einem Axialabschnitt (27) des Trägers (15) angeordnet und mit diesem bewegungseinheitlich gekoppelt ist.

15 Die Besonderheit besteht darin, dass der Träger (15) ein verdicktes Ende (17) mit einer gegenüber einer ersten Querschnittsfläche (26) des Axialabschnittes stark vergrößerten zweiten Querschnittsfläche (28) aufweist, dass im Crashfall die Einschnürung (16) mittelbar oder unmittelbar ein Widerlager für den Deformationskörper (29, 29') bereitstellt, und dass das verdickte Ende (17) Schubflächen (34) für eine Schub-Deformation des Deformationskörpers (29, 29') aufweist.

20

Fig. 3

FIG. 3



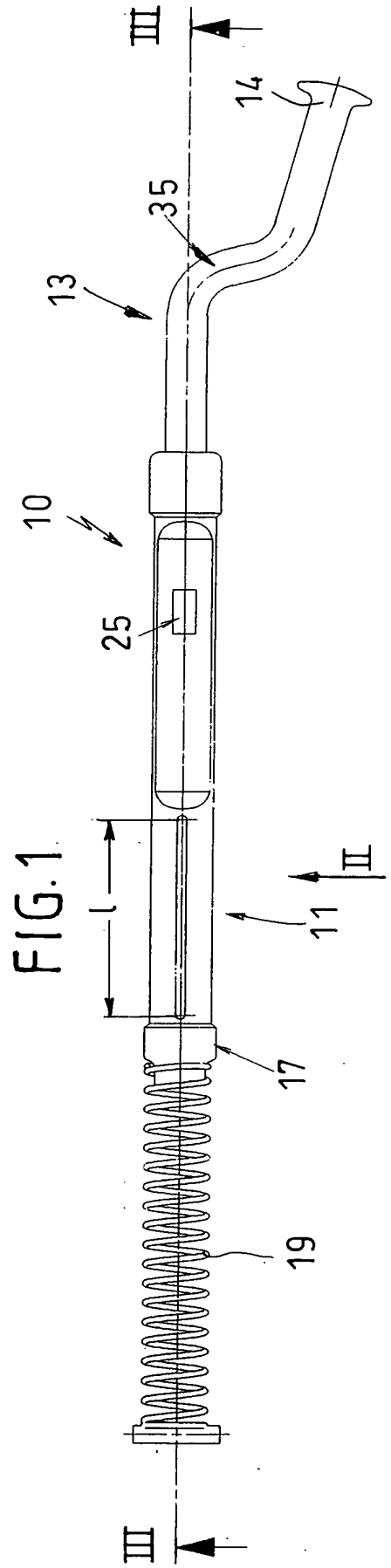
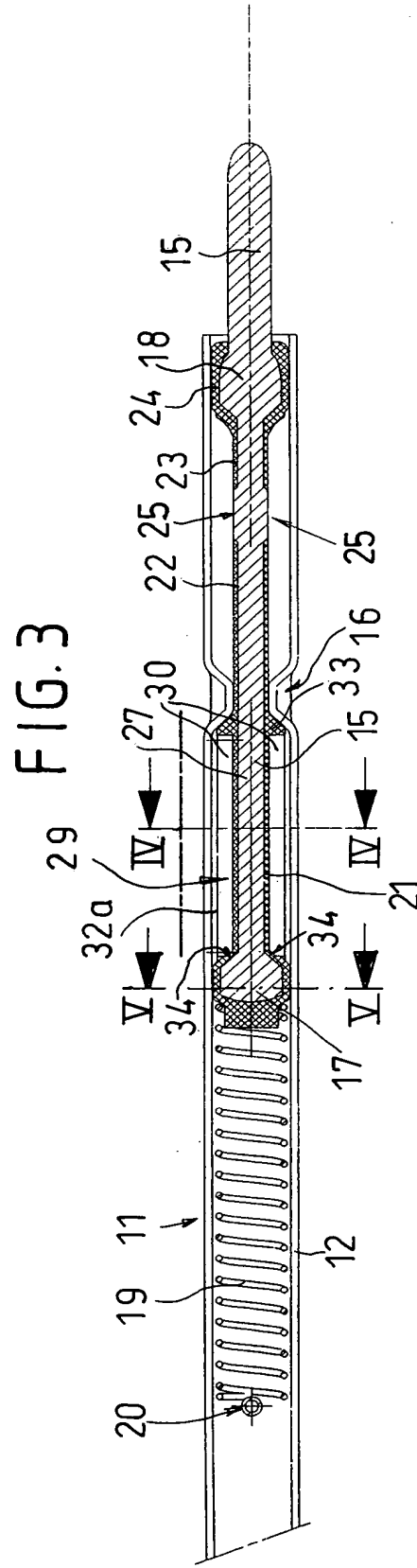
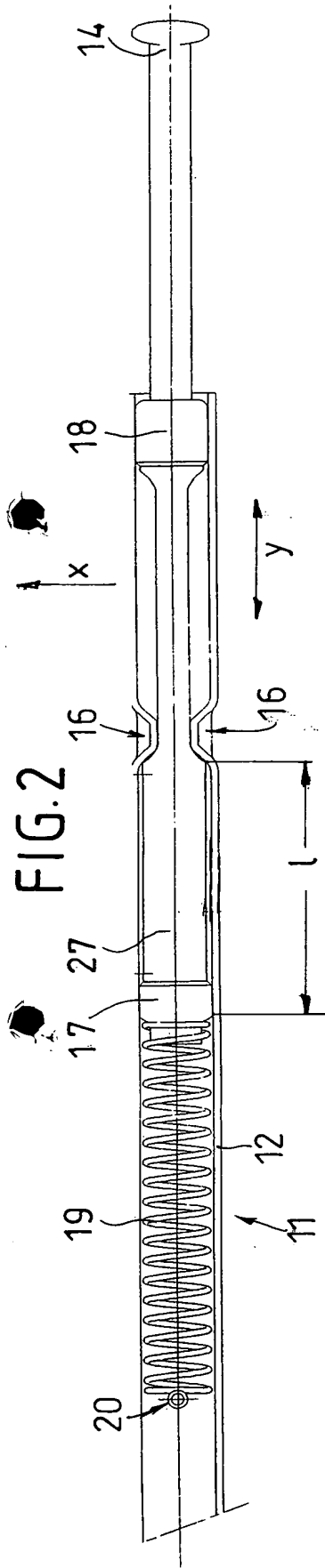


FIG. 4

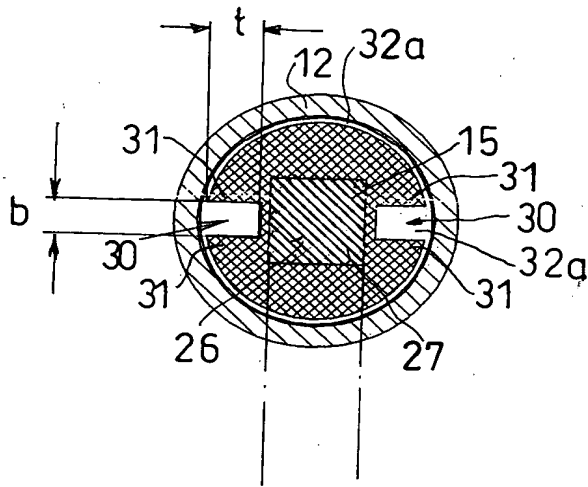


FIG. 5

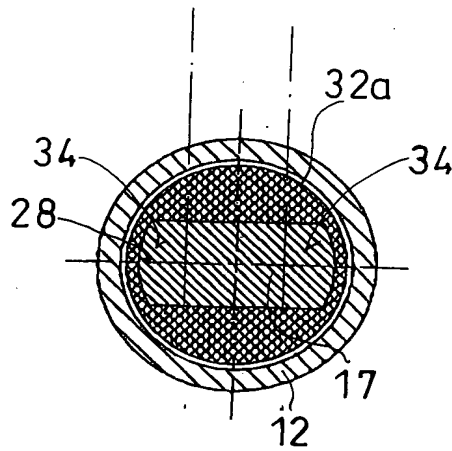


FIG. 8

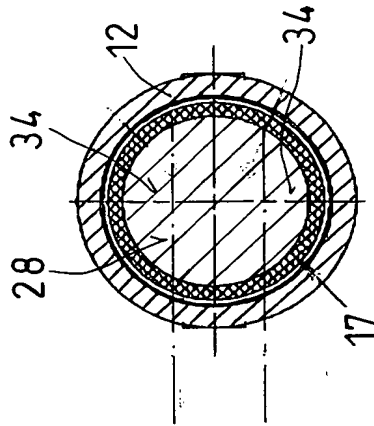


FIG. 7

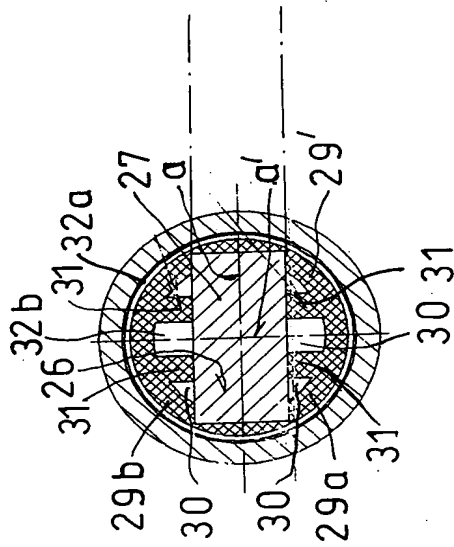


FIG. 6

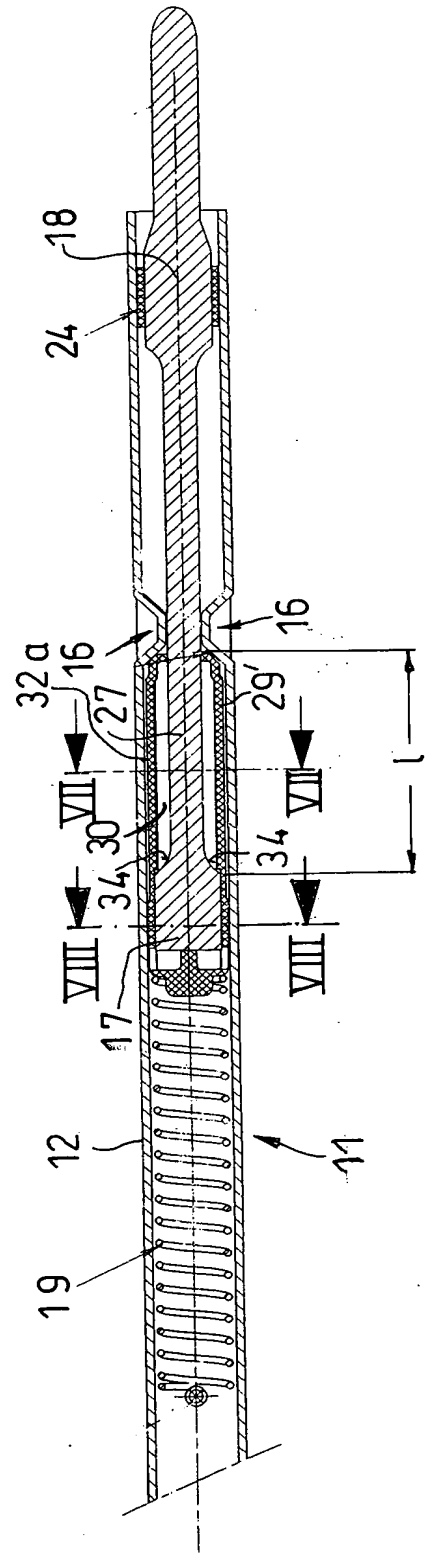


FIG. 9

